

Bemærkninger til forslaget

I folketingsåret 1989–90 vedtog Folketinget en ændring af arbejdsmiljøloven vedrørende ledelsesansvar, lov nr. 380 af 13. juni 1990, jf. Folketingstidende 1989–90, forhandlingerne sp. 4605, sp. 5265, sp. 9312 og sp. 9971, samt tillæg A sp. 3267, tillæg B sp. 983 og tillæg C sp. 755. Baggrunden for lovforslaget var sagen om Sønderborg Yachtværft, hvor det ikke havde været muligt at idømme ejerne af værftet fængselsstraf på trods af, at de ansatte havde pådraget sig varige arbejdsskader.

Under behandlingen af lovforslaget kom det frem, at lovforslaget ikke gjaldt for søfartsområdet. Det mener Socialistisk Folkeparti er forkert. Netop søfartsområdet er et af de mest belastende vedrørende arbejdsmiljø og sikkerhed. Der bør derfor være mulighed for at kunne straffe rederen eller rederne i lighed med, hvad der gælder i virksomheder på land.

Som lovgivningen er i dag, er det skibsføreren, der er ansvarlig, når hensynet til skibets sikkerhed, besætning og passagerer har været tilsidesat.

Det kendteste – og seneste – eksempel på, at dette har været tilfældet, er branden på »Scandinavian Star«, hvor 158 mennesker omkom.

Der viste sig at være stor usikkerhed med hensyn til hvor søforhøret skulle foregå, både Bahama, Norge og Danmark blev nævnt, og som bekendt blev det her i landet, søforhøret fandt sted.

Dette er bl.a. et af mange eksempler på, at der er usikkerhed med hensyn til retssikkerheden inden for søfartsområdet, hvilket er et problem, som SF finder fortjener en afklaring.

SF har endvidere den opfattelse, at ejerforholdet bør være bestemmende for, hvor et skib er hjemmehørende.

I sagen om »Scandinavian Star« er der ingen tvivl om, at skibsføreren blev presset af rederen til at sejle, selv om passagerskibet ikke burde være sejlet fra Oslo.

Ved læsning af de 1.100 sider, som referatet af søforhøret udgør, er der ingen tvivl om, at det var dette pres fra rederen, der fik katastrofale følger.

Det er jo skibsrederen, der indkøber skibet og der-

for også kender dets standard. Skibsføreren eller kaptajnen bliver normalt først antaget efter købet.

At en skibsfører står i en vanskelig situation, når sikkerhedskravene kræves overholdt, viser også den ældre sag, hvor rederen bag Vognmandsruten fyrede en skibsfører, da denne nægtede at sejle med den begrundelse, at der var for mange passagerer om bord i forhold til skibets sikkerhedsbesætning.

Skibsføreren vandt senere sagen ved retten, og rederen fik en betinget dom; men tilfældet her viser klart, hvor svær en situation en skibsfører kan komme i, hvis han fastholder gældende sikkerhedsregler til søs!

En anden tragisk ulykke skete i januar 1990, hvor coasteren »M/S Jotun« forliste i Østersøen.

Punkt for punkt viser søforhøret, at den pågældende skibsfører havde tilsidesat næsten alle almindelige sikkerhedsbestemmelser under sejladsen fra Stettin, hvor man løb ind i en storm.

Forliset kostede 4 menneskeliv, herunder kaptajnen, der var partsreder.

Politiets efterforskning af sagen har ikke kunnet afsløre, om de andre partsredere, bl.a. befragteren, vidste, at skibet var overlastet med 47 tons, svarende til 4–6 pct. af skibets last.

Men det er klart, at en befragter ved, hvor meget skibet kan laste uden at overtræde reglerne herom.

Der er også sket tilsidesættelser af sikkerhedsbestemmelserne med hensyn til bemanningen på danske færger adskillige gange. Situationen er oftest den, at der mangler en mand af sikkerhedsbesætningen ved afgang fra havn. I de fleste tilfælde vælger skibsføreren alligevel at sejle, fordi han vil være den skyldige over for rederen ved de forsinkelser, der opstår, hvis færgen ikke sejler rettidigt.

I de tre tilfælde, der her er omtalt, kan man ikke bare give skibsføreren skylden. Også rederen eller rederiet har et ansvar, som Socialistisk Folkeparti med forslaget ønsker at præcisere.

Det skal for helhedens skyld præciseres, at disse tilfælde ikke er dagligdagen til søs i dansk skibsfart, men det sker, og desværre ser det ud til, at det først er